Die Wiener Stadtbahn oder Guertelbahn

Unternehmung Wiener Guertelbahn

Die

Wiener Stadtbahn

oder

Gürtelbahn.

WIEN 1881.

Selbstverlag der Unternehmung Wiener Gürtelbahn.

Buchdruckerei „Steyrermühl".

Die

Wiener Stadtbahn

oder

Gürtelbahn.

WIEN 1881.
Selbstverlag der Unternehmung Wiener Gürtelbahn.

Buchdruckerei „Steyrermühl".

Die Wiener Stadtbahn oder Gürtelbahn besteht aus der sogenannten Ringbahn und sechs zu den Wiener Bahnhöfen führenden Zweigbahnen. Weder Ringbahn noch Zweigbahnen dürfen den Strassenverkehr stören. Sie sind daher in solcher Höhenlage projectirt, dass sie keine vorhandene oder projectirte Strasse im gleichen Niveau kreuzen, und entweder über oder unter derselben ziehen.

Die Ringbahn ist von der Station „Nussdorferstrasse“ an bis zur Station „Liechtenstein“ auf steinernen Viaducten gedacht; von dort aus geht sie auf eisernen, eleganten Viaducten über den Althanplatz zur Brigittabrücke und längst der Uferböschungen des Donaukanals zur Aspernbrücke. Daselbst führt sie in einem Bogen über die Ringstrasse und zieht dann auf den Böschungen des Wienflusses hinauf, um hinter dem Gumpendorfer Schlachthause in die Gürtelstrasse einzumünden und nach Uebersetzung der Gumpendorfer Linie, die erhabene Führung verlassend, in den Spiegel der dort stark ansteigenden Gürtelstrasse einzuschneiden. In letzteren umfährt sie die Stadt bis zur Währinger Linie, um hinter derselben bei der Station „Nussdorfer-

strasse“ den Ring zu schliessen. In der durchaus auf Viaducten geführten Strecke von der Nussdorferstrasse über die Brigitta- und Aspernbrücke bis über die Gumpendorfer Linie hinaus, geht sie in einer Höhe von $4^1/_2$ bis 5 Metern über dem natürlichen Terrain und übersetzt sämmtliche sich mit ihr kreuzende Strassen.

In der weiteren, bereits in die Gürtelstrasse fallenden Strecke dagegen unterfährt sie dort, wo sie im Einschnitt liegt, die von ihr durchkreuzten Strassen.

Die zu den bestehenden Bahnhöfen abzweigenden Aeste der Gürtelbahn sind gleichfalls auf eisernen Viaducten projectirt und schliessen an die bestehenden Bahnen derart an, dass ein fortwährender Zugsverkehr von den Zweigbahnen auf die alten Bahnen und umgekehrt stattfinden kann.

Die Lage der gesammten Gürtelbahn ist daher so gewählt, dass sie möglichst wenig, und im Stadtgebiete meist nur wüsten oder unbenützten, auf den Böschungen des Donaukanals und der Wien befindlichen Grund in Anspruch nimmt. Ihre Stationen liegen an allen wichtigen Kreuzungspunkten des Verkehrs, somit an den Brücken des Donaukanals und der Wien, sowie an den Linien; und damit ja der Strassenverkehr nicht gestört werde, befinden sich die Stationen, wie die zugehörigen Strecken auf Viaducten oder in Einschnitten.

Die erhabene Lage der Ringbahn von der Nussdorferstrasse an längs des Donaukanales und der Wien bis hinter die Gumpendorfer Linie, ist wegen

Ueberbrückung des Donaukanales für ihre Verbindung mit der Nordwest- und Nordbahn, sowie wegen der Ueberbrückung des Wienflusses für die Verbindung mit der bestehenden Verbindungsbahn und der Südbahn veranlasst.

Bei der Wahl der Trace war man immer bedacht, möglichst wenig private und überbaute Gründe in Anspruch zu nehmen und die Bahn, soweit solches nur immer thunlich ist, auf unbenützten Gründen zu führen. Daher ihre Lage längs der Böschungen des Donaukanales und der Wien, welche in jeder Beziehung als die zweckmässigste erscheint. Sollte jedoch gewünscht werden, das Bett der Wien vollständig frei zu erhalten, damit einer künftigen Regulirung oder Ueberbauung derselben nichts im Wege stehe, so unterliegt es keinem Anstande die Bahn von den Böschungen der Wien auf den Uferspiegel so hinauszulegen, dass zukünftigen Verfügungen über eine wie immer gedachte Regulirung oder Verwendung des Wienflussbettes nicht vorgegriffen wird.

Die bestehenden Tramway-Linien werden durch die projectirte Bahn nirgends gehemmt oder beengt.

Durch die Verbindung mit der Aspanger Bahn ist es ferner ermöglicht, den Leichentransport zum Central-Friedhofe aus der Stadt, den Vorstädten und Vororten mittels der Gürtelbahn zu bewerkstelligen, dadurch der Bevölkerung eine wesentliche Verbilligung der Begräbnisskosten zu gewähren, und die Bewohner des III. Bezirkes und der Gemeinde Simmering vom Anblicke der zahlreichen Leichendurchfuhren zu befreien.

Auf der Ringbahn selbst ist, sowie bei der Tramway in der Ringstrasse, ein beständiger Kreisverkehr nach beiden Richtungen beabsichtigt. In kurzen Zwischenräumen von etwa 4 bis 5 Minuten, sollen auf beiden Geleisen die Züge der Ringbahn verkehren. Mit Hilfe der projectirten 19 Stationen wird das Publikum in rascher Weise um die innere Stadt herum, hinaus in die Vorstädte und Vororte, sowie von Vorstadt zu Vorstadt oder von Vorort zu Vorort geführt werden. Bei Aufenthalten von je $^1/_2$ Minute in den Stationen, wird der 13 Kilometer lange Ring oder Gürtel in 38 Minuten durchfahren werden. Die Tramway umfährt gegenwärtig die 5·2 Kilometer lange Ringstrasse in beiläufig 40 Minuten. Die Ringbahn wird dagegen ihren $2^1/_2$mal so langen Ring in sogar nur 38 Minuten durchfahren. Sie wird also die von ihr berührten und am weitest von einander gelegenen Stadttheile, wie z. B. Leopoldstadt und Mariahilf, Lerchenfeld oder Hernals, schneller mit einander verbinden, als es jetzt die Tramway mit der Leopoldstadt und Kärntner-, Burg- oder Schottenring zu thun in der Lage ist.

Die Ringbahn wird somit den grossen Vortheil des schnellen Verkehrs vor allen anderen Transportmitteln voraus haben. So wie die Bevölkerung heute die Tramway auf der Ringstrasse benützt, wird sie dann das viel grossartigere Verkehrsmittel der Ring- oder Gürtelbahn für den weiten Verkehr benützen.

Von der Ringbahn laufen nun Aeste nach allen Wiener Eisenbahnen aus, und zwar:

Von der Station Liechtenstein nach der Franz-Josef-Bahn mit der Umsteigestation Döbling;
„ „ „ Rossau nach der Nordwestbahn und Nordbahn;
„ „ „ Aspernbrücke über die Verbindungsbahn zur Station Praterstern und zum Nordbahnhof;
„ „ „ Aspernbrücke über die Verbindungsbahn hinaus zum Aspanger Bahnhofe mit dem Anschlusse zum Central-Friedhof und hinaus zum Anschlusse an die Staatsbahn und Südbahn;
„ „ „ Schlachthaus (Gumpendorf) zur Station Lobkowitzbrücke und zum Anschlusse an die Station Penzing der Westbahn; und endlich von der Station Lobkowitzbrücke über die Station Schönbrunn hinaus, die Schönbrunnerstrasse in der Nähe des kaiserlichen Lustschlosses mittels eines Tunnels unterfahrend, bis zur Station Hietzing nächst der dortigen Kettenbrücke.

Durch diese Zweigbahnen wird die Ringbahn mit sämmtlichen von Wien auslaufenden Bahnen verbunden, gleichzeitig jedoch auch eine zweckmässige Verbindung jener Bahnen untereinander hergestellt.

Sowie gegenwärtig auf der Tramway von der Ringstrasse aus ein constanter Wagenverkehr in die Vorstädte hinaus stattfindet, ebenso soll von der Ringbahn aus auf ihren zu den Bahnen hinausführenden

Aesten ein constanter Zugsverkehr eingeleitet werden. Hiedurch kann das Publikum von allen 19 an der Ringbahn befindlichen, sowie auch von den weiteren 6 an deren Aesten gelegenen Stationen mit directen Zügen an die von den grossen Bahnen abgehenden Züge sich anschliessend, in die Umgebungen Wiens hinausfahren, oder umgekehrt von dort direct in eine der 25 Stationen der Wiener Gürtelbahn einfahren; es erhält hiedurch jede grosse Bahn noch 25 Stationen im Gebiete der Stadt Wien, welche dem Publikum den Verkehr von und zu den bestehenden grossen Bahnen beschleunigen und verbilligern werden.

Eine weitere Bequemlichkeit soll die am Franz-Josef-Quai projectirte Centralstation bieten. Alle gegenwärtig von den Hauptstationen der grossen Bahnen auslaufende oder in denselben anlangende Züge sollen in Zukunft von dieser Centralstation ausgehen oder in dieselbe einlaufen. Zu diesem Zwecke wird sie die nöthigen Räumlichkeiten erhalten, um die Abfertigung der Passagiere in directen Wagen nach allen Weltgegenden oder deren Ankunft zu ermöglichen; dadurch wird dem reisenden Publikum der gegenwärtig so umständliche Verkehr mit den bestehenden Bahnhöfen erspart, und einem anerkannt dringenden Bedürfnisse entsprochen. Aehnliche Stationen bestehen in London zur grösseren Bequemlichkeit des dortigen Publikums.

Der einzig mögliche Platz zur Anlage eines solchen Centralbahnhofes in Wien ist am Franz-Josef-Quai gelegen. Nur dort ist bei gleichzeitiger Lage im Geschäftscentrum die für den Zweck be-

nöthigte Grundfläche vorhanden. Allerdings muss ein Theil des daselbst befindlichen Parkes aufgelassen werden. Die Stadt verliert jedoch dadurch für ihren Verkehr nur einen kleinen Theil der zu verbauenden Fläche, da sie den grössten Theil derselben wieder als an den Seiten offene und mit durchsichtiger Bedeckung versehene Räumlichkeiten zurückerhält, welche als Obst-, Blumen- und Fischmarktplätze, sowie zu gedeckten Kindergärten sehr vortheilhafte Verwendung finden können. Die Station wird nämlich auf Säulen ruhend im ersten Stocke liegen. Dadurch wird der Grund und Boden, auf dem sie errichtet wird, nur insoweit in Anspruch genommen, als es zur Aufstellung der Tragsäulen nöthig wird. Blos im Mitteltheil des Centralbahnhofes wird ein Gebäude für Bureaux und Nebenlocale vom Erdboden aus massiv aufgeführt werden.

Es käme daher der Grund zwischen der Augartenbrücke und dem Centralbahnhofe, sowie der zwischen letzterem und der projectirten Stephanie-Brücke theilweise wieder zur gegenwärtigen oder anderwärtigen Verwendung zurück. Beide Theile des Grundes vor und hinter dem Centralbahnhofe würden hinlänglich mit Luft und Licht versorgt werden, wären daher namentlich zu Marktzwecken und gedeckten Kindergärten sehr gut verwendbar.

Der gedeckte Theil dieses Bahnhofes würde circa 7000 Quadratmeter messen und von 6 Meter hohen eisernen Säulen getragen werden. — Nur der Mittelblock des Bahnhofes, circa 1370 Quadratmeter gross,

würde von Grund aus verbaut, und darin Bureaux, Stiegenhäuser, Aufzüge, Localitäten für Post-, Zoll- und Polizeibeamte, Wartesalons, Rettungszimmer u. s. w. untergebracht werden.

Der Eintritt zur Centralstation ist vom Franz-Josef-Quai und vom Donauufer vorgesehen, so dass der directe Uebergang der Passagiere von der Bahn auf das Schiff und umgekehrt erfolgen kann. Die Wagenzufahrt erfolgt vom Franz-Josef-Quai, die Abfahrt vom Donaukanal aus.

Es erhellt aus den ausgestellten Plänen, wie wenig Grund und Boden der projectirte Centralbahnhof in Anspruch nimmt und dem Publikum entzieht, ungeachtet er für den Verkehr eine ausserordentliche Bequemlichkeit, in ästhetischer Beziehung eine monumentale Zierde bieten wird.

Der durch die Plattform eingedeckte Raum, welcher dem Publikum zur freien Benützung bleibt, wird eine Länge von 215 Meter bei 45 Meter Tiefe erhalten, somit eine Fläche von circa 9300 Quadratmeter bieten. Der Zutritt zu den Perrons ist durch zahlreiche Aufzüge und Aufstiegen ermöglicht.

Der Centralbahnhof wird für Personenverkehr und für den Transport von Gepäck und Eilgut, nebst Wagen und Pferden eingerichtet.

Eine ganz besondere Annehmlichkeit werden dem Publikum die Stationen Praterstrasse und Hietzing bieten. Vierundzwanzig Bahnhöfe der Gürtelbahn werden den Verkehr mit diesen Stationen vermitteln. Von den um

die innere Stadt gelegenen Stationen wird man in 8 bis 10 Minuten, von den am weitesten im Gürtel gelegenen Stationen, somit von den Vororten in circa 20 Minuten nach dem Praterstern fahren. In gleicher Weise von den von Hietzing entferntesten Bezirken, wie Leopoldstadt, innere Stadt, Alservorstadt, Landstrasse, in 20 bis 25 Minuten nach Station Hietzing gelangen. Die Leichtigkeit, mit der diese doppelgeleisige Bahn in kurzer Zeit grosse Menschenmassen befördern kann, die Sicherheit, jedesfalls Aufnahme zur Rückfahrt zu finden, wird Tausenden, die sich jetzt dieses Glück versagen müssen, die Möglichkeit bieten, das Grün unseres Praters und die frische Luft des Schönbrunner Parkes zu geniessen.

Viele Tausende werden durch die Stadtbahn in die angenehme Lage gebracht, ausserhalb des Weichbildes der Stadt wohnen zu können und nur zu ihren Geschäften hereinfahren zu müssen.

Die sanitäre Frage würde hiedurch in grossartiger und genialer Weise gelöst.

Die so gewährte angenehme Lebensweise, würde viele wohlhabende Bewohner der Provinzen zum dauernden Aufenthalte nach Wien locken.

In Wien herum würden ausserhalb der Vororte ganze Complexe von Familienwohnhäusern entstehen, deren Bewohner die Annehmlichkeit des Familienwohnhauses geniessen würden.

Die durch die Bahn hervorgerufene rapide Vergrösserung der Stadt wird Gewerben und Handel einen dauernden Aufschwung verschaffen. Zur Anlage der

Bahn wird ein Capital von 50 Millionen Gulden benöthigt, welches zum grössten Theile in Wien ausgegeben wird. Tausende fleissige Hände werden während des Baues Arbeit, und alle Baugewerbe, wie Schlosser, Schmiede, Zimmerleute, Tischler, Maurer, Steinmetze, Glaser, Spängler, Anstreicher u. s. f., mehrere Jahre hindurch lohnende Beschäftigung finden. Und ist die Bahn einmal fertig, so wird sie dem kleinen Mann, der sich ein anderes rasches Verkehrsmittel nicht zahlen kann, geradezu unentbehrlich werden.

Dabei wird die Bahn billiger als die Tramway fahren können und hiedurch der Bevölkerung **Zeit** und **Geld** ersparen.

Die Gürtelbahn wird mit Berücksichtigung aller im Stadtbahnwesen bisher gemachten Erfahrungen hergestellt werden und wird dem Publikum überall, bei der Bahn, wie bei den Waggons, stets das Beste und Vollendetste geboten werden.

Belästigung durch Lärm der fahrenden Züge wird nicht erfolgen. — Die Construction der Bahn ist so gewählt, dass auf Grund der Erfahrungen, welche nach dem heutigen Stande der Technik hierüber vorliegen, volle Beruhigung gegeben werden kann, dass die Bewegung eines Zuges weniger Geräusch machen wird, als das Rasseln eines auf unserem klingenden Granitpflaster fahrenden Wagens.

Belästigung durch Rauch ist nicht vorhanden, weil mit Locomotiven gefahren werden soll, die mit überhitztem Wasser gefüllt, gar keine Feuerung be-

nöthigen, somit auch gar keinen Rauch zu entwickeln im Stande sind.

Die Bauzeit wird mit 3 Jahren in Aussicht genommen.

Von der Stadt wird gar kein Opfer verlangt. Sie hat nur die Bewilligung zur Herstellung dieses so gemeinnützigen Unternehmens zu ertheilen, welches vielen Tausenden von Menschen täglich den Verkehr verbilligern und erleichtern wird, und anderen Tausenden jetzt beim Baue, später beim Betriebe dauernden Erwerb geben wird.

Fahrzeit auf den projectirten Stadtbahnen.

Tabelle I nennt die Zeit in Minuten und Theilen von Minuten, welche erforderlich sein wird, um mittels der projectirten Gürtelbahnzüge zu den verschiedenen Stationen zu gelangen. Die erste, mit „einzeln“ überschriebene Colonne gibt diese Zeit zwischen irgend einer der angeführten Stationen und der unmittelbar darauffolgenden an, wie z. B. von der Centralstation am Franz-Josef-Quai bis zur Ferdinandsbrücke $2^{55}/_{100}$ Minuten, oder von der Gumpendorferlinie bis zur Mariahilferlinie $1^{44}/_{100}$ Minuten u. s. f. Die zweite und dritte, mit „links“ und „rechts“ überschriebenen Colonnen, nennen die Fahrzeiten von der Centralstation bis zu irgend einer der angeführten Stationen, welche Fahrzeiten natürlicherweise verschieden sind, je nachdem man einen Train benützt, welcher in der Richtung nach links, oder einen anderen, welcher in jener nach rechts die Stadt umfährt. So wird man

mittels des einen Trains von der Centralstation $31^{29}/_{100}$ Minuten benöthigen, um zur Schwarzenbergbrücke zu gelangen, während man mit einem in entgegengesetzter Richtung abgehenden Zug dieselbe bereits in $7^{32}/_{100}$ Minuten erreicht.

1. Ringbahn.

	Fahrzeit in Minuten		
	einzeln	zusammen Fahrrichtung	
		links	rechts
Centralstation	0	0	38·61
Ferdinandsbrücke	2·55	2·55	36·06
Aspernbrücke	1·35	3·90	34·71
Tegetthofbrücke	2·31	6·21	32·40
Schwarzenbergbrücke	1·11	7·32	31·29
Getreidemarkt	2·22	9·54	29·07
Rudolfsbrücke	2·22	11·76	26·85
Pilgrambrücke	2·10	13·86	24·75
Nevillebrücke	1·86	15·72	22·89
Schlachthaus	1·38	17·10	21·51
Gumpendorfer Linie	1·89	18·99	19·62
Mariahilfer „	1·44	20·43	18·18
Westbahn- „	1·98	22·41	16·20
Lerchenfelder „	2·28	24·69	13·92
Hernalser „	2·04	26·73	11·88
Währinger „	4·05	30·78	7·83
Nussdorferstrasse	1·32	32·10	6·51
Station Liechtenstein	1·74	33·84	4·77
„ Rossau	2·43	36·27	2·34
Centralstation	2·34	38·61	0

2. Zweigbahn zur Franz-Josef-Bahn.

Von Rossau nach Döbling	5·7	Minuten.
„ Liechtenstein nach Döbling . . .	4·5	„

3. Zweigbahn zur Elisabeth-Westbahn.

Von d. Gumpendorfer Linie z. Lobkowitz-brücke	3·9	Minuten.
Vom Schlachthause zur Lobkowitzbrücke	3·9	„
„ „ „ Station Penzing .	10·4	„

4. Zweigbahn nach Hietzing.

Vom Schlachthause zur Lobkowitzbrücke	3·9	Minuten.
„ „ nach Schönbrunn .	6·6	„
„ „ „ Hietzing . . .	9·4	„

5. Zweigbahn zur Südbahn.

Vom Schlachthause nach Hundsthurm .	2·4	Minuten.
„ „ „ Meidling . .	5·8	„

6. Zweigbahn zur Nordbahn.

Von der Aspernbrücke zum Praterstern	3·7	Minuten.
„ „ Ferdinandsbrücke „ „	4·2	„
„ „ „ „ z. Nordbahnhof	4·9	„

7. Zweigbahn zur Verbindungsbahn.

Von der Aspernbrücke z. Aspanger Bahnh.	6·6	Minuten.
„ „ „ „ Meidlinger „	20·0	„
„ „ „ „ Staatsbahnhof	8·0	„

8. Zweigbahn zur Nordwestbahn.

Von der Station Rossau z. Nordwestbahnh.	5·5	Minuten.

enden Eisenbahnen.

